

El Comando Administrativo de Tráfico Militar Apoya al Departamento de Defensa

Teniente Coronel (R) John R. Randt, Guardia Nacional del Ejército de EE.UU.

LAS UNIDADES militares encaran numerosos desafíos al desarrollar sus misiones en el mundo entero. El Comando Administrativo de Tráfico Militar (CATM) ayuda a los soldados, a los marinos, a los aviadores y a los Infantes de Marina estadounidenses a cumplir con su vital misión de transportar todo el equipo que ellos requieren—desde los tanques hasta la pasta dentífrica. El Comando transporta de volumen un millón de toneladas de mercancía mensualmente en misiones de carácter contingente, para adiestramiento y para propósitos humanitarios. El importante flete que los transportadores del CATM mueven por el mundo entero, determina el éxito de las misiones.

Kosovo. La guerra en la antigua República Yugoslava explotó, como cualquier conflicto inesperado, en el peor de los momentos y en el peor de los lugares. Los Estados Unidos querían movilizarse rápidamente para apoyar las operaciones del mantenimiento de la paz de la OTAN en Kosovo y Serbia. Rodeado de montañas, Kosovo carecía de carreteras, vías férreas y puertos cercanos. Después de estudiar la región, el oficial del CATM a cargo de la operación comentó: “éste tiene que ser uno de los lugares de más difícil acceso en el mundo”. Pero cuando la campaña aérea de la OTAN comenzó el 24 de marzo de 1999, el CATM rápidamente entró en acción.²

La primera meta consistió en apoyar las Fuerzas de los EE.UU. en el aeropuerto de Tirana, Albania. La lluvia había convertido en lodazales los campos alrededor de la pista de aterrizaje. Un batallón de helicópteros *Apache* del Ejército de los EE.UU. había recibido la orden de dirigirse a esa pista desde Alemania, y los ingenieros con la Agencia de Ingenieros en Transporte del CATM tomaron la iniciativa para preparar la llegada de dichas aeronaves. Rápidamente llevaron a cabo estudios de los puertos marítimos de

la región. Enseguida el CATM comenzó a apoyar la presencia estadounidense en Tirana.

El 598° Grupo de Transporte estableció una conexión marítima desde Brindisi en Italia, hasta Durres, Albania. Simultáneamente, el Comando de Movilidad Aérea establecía un puente aéreo hacia la pista—hasta donde las limitaciones climatológicas y de tiempo se lo permitían. Mientras tanto, el Comando de Transporte Marítimo Militar de la Armada de los EE.UU. alquiló barcas italianas para transportar vehículos y cargamento a través del Mar Adriático. La mayor parte de esos vehículos y cargamento llegó procedente de Alemania y fueron dirigidos rápidamente por mar hasta la base de los EE.UU. en Tirana.

A medida que continuaba la campaña aérea de 11 semanas, se incrementaba la importancia del CATM. El barreminas *USS Osprey*, la nave más grande en visitar Durres, llegó el 1 de mayo con un cargamento de alta prioridad.³ El periódico del partido socialista gobernante de Tirana, el *ZERLiPOPULLI*, describió esa nave como el “Titánic Americano”.⁴ Soldados y empleados civiles del CATM descargaron el equipo y el cargamento de la nave sin incidentes. El equipo y el cargamento fue rápidamente movilizad por accidentadas carreteras hacia Albania.

Un reportero del *ZERLiPOPULLI* hizo un cumplido a un grupo de soldados de los estadounidenses no identificados quienes ayudaban en las operaciones portuarias: “Los estadounidenses son trabajadores. Ayer a las 2:30 p.m. seis militares (el grupo incluía a una mujer) llegaron al puerto de Durres, muertos de cansancio y con los uniformes cubiertos de polvo. Parecía que regresaban de una misión de reconocimiento en Durres. Al verlos el mensaje se aclaraba: el trabajo te enriquece. El Ejército viene con un mensaje civil de trabajo”.⁵ El comentario de ese reportero rinde

crédito a los empleados civiles y militares del DOD en el mundo entero.

De haberse requerido una invasión de los EE.UU., se habría desencadenado a través de la frontera con Albania hacia Kosovo. La ruta marítima entre Brindisi y Durres habría sido la arteria principal en la ruta de abastecimiento. Al término de la campaña aérea de la OTAN después de 11 semanas el CATM comenzó a trabajar a marchas forzadas. Los planeadores de transporte tenían en la mira el puerto griego de Tesalónica al norte del Mar Egeo debido a su moderna infraestructura y por ser el puerto más grande en Grecia.

De poder usarse el puerto, los vehículos de combate de la 1ª División de Infantería (1DI) de los EE.UU., podrían desembarcar centenares de vehículos de los grandes buques de carga rodante de velocidad mediana de la Marina de los EE.UU. Desde el gigantesco Muelle 6 del puerto,

El Comando Administrativo de Tráfico Militar (CATM) ayuda a los soldados, a los marinos, a los aviadores y a los Infantes de Marina estadounidenses a cumplir con su vital misión de transportar todo el equipo que ellos requieren.

los vehículos podrían desplazarse hacia el norte de Grecia, pasando por Macedonia y desembarcando en el sector de mantenimiento de la paz de los

EE.UU. al sudeste de Kosovo.

Mientras tanto, aerotransportes contratados trasladaban a los soldados de la 1DI a Skopje en Macedonia, para enlazarse con sus vehículos. Tras los bastidores de un drama mundial, los transportadores del CATM de la 953ª Compañía de Transporte del puerto de Pireo, Grecia, se dirigieron a Tesalónica. Muchos meses antes, el comandante del 598º Grupo de Transporte había contratado la construcción de un edificio modular para albergar las computadoras del Sistema Mundial de Puertos. Este sistema de automatización rastreaba el movimiento de cargamentos de vehículos de combate, camiones y contenedores de almacenamiento que apoyaron la misión.

Las autoridades civiles de Kosovo desaparecieron con la retirada de las tropas del Ejército Yugoslavo. El comandante de la OTAN, el General Wesley Clark, urgió a las naciones que habían prometido tropas de mantenimiento de paz que agilizaran su llegada.

En Bremerhaven, Alemania, la 950ª Compañía de Transportes cargaba el barco estadounidense *USNS Bob Hope*. El *Bob Hope*, en su primer viaje, fue la primera de tres embarcaciones que transportó vehículos

de combate de la 1DI. Después de cargar el *Bob Hope*, los transportadores de CATM cargaron el *USNS Soderman*. Mientras el equipo del Ejército continuaba llegando a Bremerhaven, el *Bob Hope* navegaba a una velocidad de 24 nudos, llegando a Tesalónica en seis días. Los transportadores del CATM estuvieron listos y se encargaron de los detalles de último minuto. Los soldados y empleados civiles del 29º Grupo de Apoyo en Kaiserslautern, Alemania, proporcionaron un eje organizacional para los transportadores. Dos días más tarde el *Soderman* zarpó hacia Tesalónica. Al mediodía del 29 de junio los transportadores del CATM recibieron la orden de descargar una unidad de ingeniería del Ejército de primordial importancia, desde la embarcación *Gulfo di Fiori* a una boya marina en las afueras del puerto de Tesalónica antes de la llegada del *Bob Hope*, lo que ocurrió a las 0600 del día siguiente. Mientras el *Gulfo di Fiori* esperaba en el puerto, otros barcos cargaban y descargaban, bloqueando el Muelle 6. La tarde pasó a ser noche y luego a ser madrugada cuando, al fin, el *Gulfo di Fiori* amarró junto al muelle.

Vehículos pesados de construcción que pasaban por la proa del barco salieron al muelle. Después de haber completado el drenaje de los campos que rodeaban el aeropuerto de Tirana, los soldados de la 535ª Compañía de Ingenieros de Grafenwoehr, Alemania, llegaron a encarar nuevos desafíos en Kosovo. La unidad despejó el muelle después de la medianoche, permitiendo así a los transportadores del CATM un corto descanso antes de la llegada, seis horas más tarde, del *Bob Hope*.

En total, CATM fletó tres buques cargados de equipo de combate para el apoyo de las 7.000 tropas del Ejército en Kosovo que trabajaron como parte de la operación de mantenimiento de paz *Joint Guardian*. Comenzando el 30 de junio, CATM dirigió las operaciones de descarga de 274.000 pies cuadrados de cargamento—1.345 piezas de equipo del Ejército, incluyendo decenas de tanques *M1A2 Abrams* y de vehículos de combate *M2 Bradley*. La descarga continuó hasta el día 1 de julio y después de un descanso de un día, los transportadores del CATM descargaron 225.000 pies cuadrados de cargamento del *Soderman*.

Algunas semanas más tarde llegó el *USS Osprey* llevando equipo del Ejército proveniente de los Fuertes Lewis en Washington, Riley en Kansas y Drum en Nueva York. Previamente el 596º Grupo de Transporte del CATM había cargado la nave en Beaumont, Texas. Rápidamente todo el equipo se puso en marcha hacia la 1DI en Kosovo. La planeación, administración, dirección y preparación necesarias para mover cientos de piezas de cargamento—algunas de ellas llegando sin previo aviso al muelle en el último minuto—que completaron los soldados y empleados civiles del CATM establecieron el tiempo y espacio para el éxito de las



Se carga un obús M109A6 en un transportador de equipamiento pesado del Ejército francés en Tesalónica, Grecia, el 1 de julio de 1999.

Foto: Ejército de EE.UU.

misiones y proporcionaron a las fuerzas estadounidenses los vehículos tácticos y los abastecimientos necesarios en un flujo continuo.

La administración de tráfico. Entre sus múltiples misiones el CATM dirige, controla y supervisa mundialmente la disponibilidad y el uso de cargamento, propiedad personal y servicios de transporte de personal. Administra e influye directamente en los gastos relacionados con el transporte y contratos relacionados por una cantidad anual de 2.700 millones de dólares. El éxito del CATM es alcanzado gracias a sus muchas industrias aliadas que le proporcionan camiones, trenes, barcos y barcasas y otros medios de transporte. El comandante del CATM, el Mayor General Kenneth L. Privratsky declaró: “transportamos más de un millón de toneladas de volumen de cargamento al mes por los puertos del CATM —eso es impresionante. Imagínense esa cantidad de flete. Mientras más tiempo paso aquí, más me impresionan los movimientos del CATM”.⁶ Si estas toneladas de volumen fuesen alineadas una al lado de la otra, harían una línea que llegaría desde la Estación de Armas Navales en Cayo Hueso, Florida, hasta Seattle en Washington y de regreso— y todavía se extenderían 20 millas al océano.

El componente CATM del Comando de Transporte del Ejército de los EE.UU. es uno de los más pequeños entre los 15 comandos mayores del Ejército. Con una fuerza autorizada de 2.700 militares y empleados civiles,

mantiene su presencia en 24 terminales alrededor del mundo. El CATM se administra y maneja desde tres cuarteles generales subordinados: el Comando de Apoyo de Despliegue, en el Fuerte Eustis, Virginia; el 598° Grupo de Transportación en Rotterdam, Países Bajos; y el 599° Grupo de Transporte en la Base Aérea Wheeler, Hawái.

El comando cuenta con puertos en lugares geográficos tan diversos como Okinawa en Japón, Beaumont en Texas, Bremerhaven en Alemania e Izmir en Turquía. Cada puerto tiene personal de apoyo de despliegue que se puede movilizar a cualquier lugar

del mundo para operaciones de contingencia. El CATM tiene un comando subordinado adicional: la Agencia de Transporte de Ingenieros (TEA) en Newport

Un reportero del ZERLIPOPULLI hizo un cumplido a un grupo de soldados de los estadounidenses no identificados quienes ayudaban en las operaciones portuarias: “Los estadounidenses son trabajadores. Ayer a las 2:30 p.m. seis militares (el grupo incluía a una mujer) llegaron al puerto de Durres, muertos de cansancio y con los uniformes cubiertos de polvo. Parecía que regresaban de una misión de reconocimiento en Durres. Al verlos el mensaje se aclaraba: el trabajo te enriquece”.

News, Virginia, cuyos ingenieros civiles y analistas de operación, proporcionan apoyo de análisis, de modelo y de simulación. Las acciones recientes del CATM han incrementado el perfil de la TEA y la agencia se involucra hoy más en el planeamiento de lo que lo hacía anteriormente. Es el líder del comando para cuestiones de movimiento en el actual estado de transición del Ejército.

El CATM continuamente lleva a cabo una gran variedad de misiones en el mundo entero. En 1999, al estallar los disturbios en Dili, en el Timor Oriental, el CATM apoyó las operaciones del mantenimiento de paz transportando equipo de Tailandia y Jordania. En misiones relacionadas, el CATM dirigió el movimiento del equipo de la 11ª Brigada de Comunicaciones del Fuerte Huachuca en Arizona a Darwin, Australia. Más recientemente, por la duodécima vez en dos años, los transportadores militares y civiles con el 839º Batallón de Transportes del CATM en Livorno, Italia, movieron equipo para las fuerzas de mantenimiento de la paz en los Balcanes.

El barco *Abha* de la Real Fuerza Naval Saudita descargó cientos de piezas de cargamento que pertenecían a la 49ª División Blindada de la Guardia Nacional del Ejército de Texas y del 3º Regimiento de Caballería Blindada del Fuerte Carson en Colorado. El movimiento hizo historia puesto que fue la primera vez que una división de la Guardia Nacional tomaba las riendas de una misión de mantenimiento de la paz en Bosnia. Los 1.200 soldados de la Guardia que participaron en la misión comprendían la más grande fuerza de Reservistas desplegada hasta la fecha —otro récord. Tales operaciones dan validez a la doctrina y los procedimientos del Departamento de Defensa (DOD) y a la capacidad del CATM de mover, a través del mundo entero, unidades terrestres del Ejército.

Iniciativas de calidad de vida. Como el mayor transportador de propiedad personal en los EE.UU. El CATM es responsable de muchas iniciativas de calidad de vida que afecta al personal militar de los EE.UU. En la actualidad transporta las propiedades personales de 546.000 efectivos militares alrededor del mundo. Para mejorar este proceso, el CATM se encuentra en su segundo año de un programa piloto que experimenta con nuevos métodos de mudanza a instalaciones en Carolina del Norte, Carolina del Sur y Florida. El programa piloto del CATM incluye mejoras tales como la visibilidad del tránsito de los envíos con la ayuda de un número telefónico de servicio gratuito, reemplazo del valor total a causa de daños o pérdidas y una administración simplificada. Cerca de un 80% de quienes han usado el programa piloto aseguran que usarían la misma compañía otra vez. Para capitalizar lo que se ha aprendido, la Oficina del Asistente Adjunto

del Secretario de Defensa para Política de Transporte se encuentra desarrollando un proyecto para mudanza para todas las ramas militares

La segunda iniciativa del CATM es el Contrato Mundial de Vehículos Privados, que lo pone a cargo del transporte anual de 75.000 vehículos por el mundo. Los resultados son tan impresionantes que un 99% de los militares y civiles que han utilizado el servicio le otorgan las más altas calificaciones. Anteriormente hasta cuatro o cinco contratistas privados tomaban parte en el transporte de un mismo vehículo. Hoy en día la responsabilidad se simplifica si ocurre algún daño durante la mudanza. De hecho, el personal militar recibe compensación inmediata cuando se trata de reclamos de menor índole.

Sistema de Viajes de Defensa. El CATM trabaja por contrato y proporciona apoyo administrativo al Sistema de Viajes de Defensa. Este destacamento, con base en Arlington, Virginia, está cambiando la forma de viajar del DOD. En poco tiempo el personal militar y los empleados civiles del DOD tendrán a su disposición un sistema automatizado para tramitar los arreglos de sus viajes por asignaciones temporales (TDY). Las computadoras pueden hacerse cargo rápidamente del lento proceso de autorización de viajes, reservaciones y reembolsos por viajes que actualmente requiere mucho papeleo. Los usuarios tendrán una plantilla única, computarizada, que se usará para completar todos los pasos de una autorización de viaje.

Logística por terceras partes. En Alabama, Florida y Georgia, el CATM está probando un programa piloto de logística por tercera persona para incrementar la eficiencia de los envíos de carga entre las instalaciones de DOD y la Agencia de Logística de Defensa. Bajo este plan piloto una compañía por contrato se encargará, en los tres estados, de los envíos de carga que hasta ahora han estado a cargo de la Oficina de Transportación de la Instalación. Una compañía por contrato empezará a mover los cargamentos en breve.

Memorándum 15 de Reforma Administrativa. El CATM está cambiando la forma en la cual lleva a cabo sus transacciones de negocio con sus clientes y con sus compañías afiliadas. Los documentos gubernamentales están siendo reemplazados por formularios comerciales y simplificándose con el uso de la automatización. El Memorándum 15 de Reforma Administrativa (MRM), *Reinventando la Documentación de Transporte y los Procesos Financieros de Defensa*, se está encargando de ese proceso.⁷

Firmado el 7 de julio de 1997 por el Subsecretario de Defensa John J. Hamre, el MRM 15 inició una revolución en la forma en la cual el DOD completa los servicios de transporte. La iniciativa más importante del MRM 15 es que elimina formularios tales como

pruebas de descargo y manifiestos militares en fletes comerciales transatlánticos. El Comando de Transporte de los EE.UU., designado como el administrador del MRM 15, abrió una oficina para su administración para encabezar la iniciativa. El MRM, trabajando al unísono con la industria de transporte comercial, ha dado grandes pasos para adoptar las prácticas comerciales y los procesos de negocios de la industria de transporte comercial.

PowerTrack. Otra de las iniciativas del MRM es el uso del servicio Bancario de los EE.UU. *PowerTrack* para pagar por los servicios de flete. La implementación del servicio *PowerTrack* –un servicio de rastreo de transacciones y de pago computarizado– se cree que reducirá el ciclo de pagos de los 60 días promedio de hoy en día a tres días. El servicio se usará para hacer los pagos a compañías comerciales por transportar cargamento dentro de los Estados Unidos, al mundo entero y por servicio de transporte marítimo de contenedores. El centro único de información de *PowerTrack* proporciona acceso instantáneo a la información tanto para los expedidores como para los transportistas, elimina la necesidad de conciliación de notas de envío y de recibos de entrega y garantiza pagos por servicio en una forma eficaz.

Se espera que tanto la implementación de *PowerTrack* como el MRM 15 proporcionen al Sistema de Transporte de Defensa superioridad de información. Esto proporcionará una fantástica herramienta analítica para acelerar la entrada a una verdadera administración de distribución para todo el Sistema de Transporte de Defensa.

Reformar. El Instituto de Administración Logística en McLean, Virginia y el CATM se están reformando para

trabajar de una manera más similar a cómo funcionan las compañías privadas de transporte. La organización del futuro será más pequeña, más rápida y más eficiente. La automatización y la reestructuración organizacional engendrarán ahorros que reducirán el costo del flete para los clientes en el Departamento de Defensa del CATM. La reforma incluye un proceso de trabajo centralizado y un personal estandarizado en las 24 unidades del Comando en el mundo entero. Parte de las operaciones pasarán al cargo del Comando de Apoyo de Despliegue—la rama operacional del CATM. Dentro de todas las unidades del Comando se está poniendo en efecto un plan para la centralización de la gerencia de recursos del CATM, de su personal y sus funciones logísticas.

También se están efectuando otros cambios en los dos comandos en el extranjero –el 598° y el 599° Grupo de Transportación. Después de muchos años de crecientes cambios no sincronizados, los dos grupos son completamente diferentes en organización y contratación de personal, pero en el futuro serán afines. Un equipo de cuatro comandantes de batallón del CATM revisó la contratación de esos dos grupos del CATM. Las diferencias de fuerza entre las dos unidades van de 18 elementos en Bahrein a 100 en Corea. La meta es desarrollar una estructura común para los batallones, adaptada para satisfacer las necesidades de responsabilidad y misión de cada batallón. El futuro del CATM todavía está tomando forma pero será de menor tamaño y sus funciones operacionales serán similares a aquellas de compañías de transporte privadas. Estas modificaciones se implementarán durante el año fiscal 2001 manteniendo inmutable la misión, energía y entusiasmo del CATM. **MR**

NOTAS

1. Una tonelada de volumen equivale a una paleta cargada
2. Procedente de una reunión de planeación logística de los movimientos en Kosovo del CATM que tomó lugar en la primavera de 1999.
3. La línea lateral de flotación del *USS Osprey* es de 188 pies de largo y la línea de flotación de babor a estribor es de 38 pies.
4. El *ZERLIPOPULLI* es un periódico de Albania, la cita fue tomada del ejemplar de mayo de 1999. El comandante del CATM lo obtuvo durante una visita de inspección.

5. *Ibíd.*
6. Discurso del Mayor General Kenneth L. Privratsky durante una reunión informativa de empleados (primavera del 2000).
7. Memorándum del Departamento de Defensa en Reforma Administrativa, *Reinventando la Documentación de Transporte y los Procesos Financieros de Defensa*, (Washington, DC: Oficina del Subsecretario de Defensa, 7 de julio de 1997).

El Teniente Coronel (retirado) John R. Randt, Guardia Nacional del Ejército de los EE.UU., se desempeña como el oficial de operaciones de comando en Alexandria, Virginia. Recibió su título de Bachiller en Ciencias de la Universidad de Tennessee y ostenta una Maestría de la Universidad Estatal de Ball, en Muncie, Indiana. Es graduado de las Escuela de Comando y Estado Mayor y la Escuela de Administración del Ejército de los EE.UU.. Ha servido en una variedad de posiciones de comando y estado mayor en el territorio continental de los Estados Unidos, Vietnam, Italia, Panamá, Guatemala y el Golfo Pérsico, incluyendo puestos como: Analista de Inspecciones con el Inspector General del Ejército de los Estados Unidos en Washington, DC; Oficial de Relaciones Públicas en el Fuerte Benjamin Harrison en Indiana; y Comandante Asistente con el Equipo de Vídeo de la Reserva de EE.UU. en Dammon, Arabia Saudita.